



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2004/25
19 décembre 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)
(Cent trente-deuxième session, 9-12 mars 2004,
Point 8 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE RÉOLUTION D'ENSEMBLE SUR LES DÉFINITIONS ET
PROCÉDURES COMMUNES À EMPLOYER DANS LES RÈGLEMENTS
TECHNIQUES MONDIAUX (R.E.5)

Transmis par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)

Note: Le texte reproduit ci-après, adopté par le GRSG à sa quatre-vingt-cinquième session, est transmis au WP.29 et à l'AC.3 pour examen. Il est fondé sur le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10/Rev.1, tel que modifié (TRANS/WP.29/GRSG/64, par. 23 et 24 et annexe 5), et complété par un préambule en vue d'en faire une résolution d'ensemble (TRANS/WP.29/926, par. 123). Quelques modifications d'ordre rédactionnel ont été apportées pour l'harmoniser avec d'autres résolutions d'ensemble.

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via Internet: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
PRÉAMBULE.....	3
A. EXPOSÉ DES FONDEMENTS TECHNIQUES ET DES MOTIFS.....	4
B. DISPOSITIONS UNIFORMES ÉTABLISSANT LES DÉFINITIONS ET PROCÉDURES COMMUNES À EMPLOYER DANS LES RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX (rtm 0).....	12
1. PORTÉE	12
2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES	12
3. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES	13
4. APPLICATION	13
ANNEXES	
<u>Annexe 1</u> Définitions générales	14
<u>Annexe 2</u> Classification des véhicules.....	15
<u>Annexe 3</u> Masses	18
<u>Annexe 4</u> Dimensions	20

PRÉAMBULE

LE FORUM MONDIAL DE L'HARMONISATION DES RÈGLEMENTS CONCERNANT LES VÉHICULES (WP.29),

DÉSIRANT établir des règlements techniques mondiaux assurant de hauts niveaux de sécurité, de protection de l'environnement, d'efficacité énergétique et de protection contre le vol pour les véhicules à roues et les équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues,

CONSIDÉRANT qu'un Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues a été ouvert à la signature, à Genève, le 25 juin 1998,

CONSIDÉRANT que les règlements techniques mondiaux faciliteront, entre les parties contractantes, le commerce de véhicules à roues, d'équipements et de pièces auxquels s'appliqueront des prescriptions harmonisées en matière de performance,

CONSIDÉRANT qu'une série de dispositions uniformes fixant des définitions et procédures communes à utiliser dans les règlements techniques mondiaux est indispensable à l'élaboration des règlements techniques mondiaux,

CONSIDÉRANT que le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 a décidé que la série de dispositions uniformes se présente sous forme d'une résolution d'ensemble,

RECOMMANDE aux gouvernements, lorsqu'ils étudient l'établissement de règlements techniques mondiaux, d'adopter les définitions harmonisées applicables aux catégories, masses et dimensions de véhicules énoncées dans cette résolution d'ensemble et,

RECOMMANDE aux gouvernements qui ne sont pas encore à même de ratifier lesdits instruments internationaux ou d'y adhérer, d'appliquer néanmoins dès à présent et d'une façon aussi complète que possible les dispositions qui y figurent.

* * *

A. EXPOSÉ DES FONDEMENTS TECHNIQUES ET DES MOTIFS

À la cent vingtième session du WP.29, le Gouvernement japonais a présenté, dans le document TRANS/WP.29/2000/39, une proposition relative à la nécessité d'établir des définitions communes visant à faciliter la formulation des règlements techniques mondiaux (rtm) futurs. Il a choisi la catégorie des véhicules, leur masse et leurs dimensions comme éléments susceptibles de faire l'objet d'une définition commune. Les participants à la session du WP.29 ont unanimement reconnu la nécessité de ces définitions communes, et un groupe informel a été créé en octobre 2000 sous l'égide du GRSG. Le Japon a offert de présider cette initiative. Ce «Groupe sur les tâches communes» a été chargé d'élaborer en deux ans des définitions communes mondiales qui seraient présentées au WP.29 pour adoption en vue de leur utilisation dans les rtm futurs.

Le présent projet de rtm 0 s'applique à tous les véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et aux pièces visés par l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et aux pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues. L'établissement des définitions des catégories, des masses et des dimensions des véhicules doit aider à élaborer des rtm devant permettre d'améliorer sur le plan international la sécurité et les éléments de protection de l'environnement des véhicules automobiles, et de réduire les coûts de conception et de construction ainsi que les coûts à la charge des consommateurs.

Bien que le présent document soit désigné comme étant un rtm, il ne l'est pas dans la mesure où il ne contient pas de prescriptions en matière de performance, telles qu'elles sont énumérées à l'article 4 de l'Accord de 1998. Il n'impose pas de satisfaire aux obligations de l'article 7, exigeant que les Parties contractantes entament des procédures d'adoption des rtm.

La première réunion du Groupe sur les tâches communes s'est tenue les 16 et 17 octobre 2000. Le calendrier des travaux ultérieurs y a été adopté. Le Gouvernement japonais a proposé que les trois éléments susmentionnés, susceptibles de faire l'objet d'une définition commune, soient des objectifs premiers lors de l'élaboration des futurs rtm. Ces éléments ont été adoptés, même s'il était entendu que les définitions communes ne se limiteraient pas nécessairement à eux. Ensuite ont été comparées les définitions des catégories, de la masse et des dimensions des véhicules existant aux États-Unis d'Amérique, dans l'Union européenne et au Japon, sur la base d'un récapitulatif des données établi par le Gouvernement du Japon, et a-t-il été pris acte de l'existence de différences dans les définitions.

Les définitions des véhicules dans les règlements de l'Union européenne, du Japon et des États-Unis d'Amérique étaient fondamentalement différentes. À titre d'exemple, la distinction entre les voitures particulières et les camions qui est faite dans les règlements du Japon et de l'Union européenne est fondée sur des comparaisons quantitatives entre les aménagements respectifs pour les voyageurs et pour le chargement dans un véhicule donné (par exemple, la comparaison entre la masse des voyageurs et celle du chargement ou entre l'espace des voyageurs et celui du chargement). La distinction entre les voitures particulières et les camions qui est faite dans les règlements des États-Unis d'Amérique est fondée quant à elle sur des définitions qualitatives (par exemple, le transport de biens, ou d'équipements spéciaux ou montés sur un châssis de camion ou possédant des éléments spéciaux pour

un usage tout-terrain occasionnel). Les principales différences sont concrètement indiquées dans les trois tableaux ci-après:

1. Brève comparaison des catégories de véhicules existant au Japon, en Europe et aux États-Unis d'Amérique

Catégories	Japon	Europe	États-Unis d'Amérique
Voiture particulière	Voyageurs au nombre de 10 ou moins	Voyageurs au nombre de 9 ou moins (M1)	Voyageurs au nombre de 10 ou moins (voiture particulière) (véhicule à usages multiples: châssis de camion ou usage tout-terrain)
Autobus	Voyageurs au nombre de 11 ou plus	Voyageurs au nombre de 10 ou plus M2: masse totale en charge ≤ 5 t M3: masse totale en charge > 5 t	Voyageurs au nombre de 11 ou plus
Camion	Définition quantitative Surface plancher (voyageur < chargement) Poids (voyageur < charge utile) Ouvertures de chargement/déchargement (dimensions/surface)	Définition qualitative («conçu et construit pour le transport des marchandises») N1: masse totale en charge ≤ 3,5 t N2: masse totale en charge ≤ 3,5 t-12 t N3: masse totale en charge > 12 t * Chaque pays applique des critères différents.	Définition qualitative («transport de charges ou de marchandises à usage commercial»)

2. Brève comparaison des définitions de la masse totale en charge existant au Japon, en Europe et aux États-Unis d'Amérique

Équipement		Japon	Europe	États-Unis d'Amérique
Masse du véhicule	Roue de secours, cric/outils	Non installés	Installés	Installés
	Équipement en option	Non installé	Installé	Installé
	Huile/eau	100 %	100 %	100 %
	Carburant	100 %	90 %	100 %
Masse des voyageurs		55 kg/personne	75 kg/personne	68 kg/personne
Masse totale en charge		(VW + 55 kg x n + PL) VW: masse du véhicule n: nombre de voyageurs PL: charge utile	Masse totale en charge (masse admissible du véhicule)	Masse totale autorisée en charge (masse admissible du véhicule)

3. Brève comparaison des définitions des dimensions des véhicules existant au Japon, en Europe et aux États-Unis d'Amérique

Dimension	Japon	Europe	États-Unis d'Amérique
Longueur	Roue de secours non installée	Roue de secours installée	Roue de secours installée
Largeur	Feux montés	Feux non montés	Feux non montés

En ce qui concerne les véhicules tout-terrain, le groupe a décidé de reporter l'examen en attendant qu'un projet de rtm pour ces véhicules ait été élaboré.

La deuxième réunion du Groupe sur les tâches communes a été organisée les 2 et 3 avril 2001. Avant d'examiner les définitions communes particulières, le Gouvernement japonais a proposé un ensemble de lignes directrices donnant des orientations de base pour les travaux du Groupe sur les tâches communes, et il a été décidé unanimement que les définitions communes devraient être formulées conformément aux directives proposées ci-après:

1. Les «définitions communes» doivent être considérées comme des éléments fondamentaux des rtm et ne doivent pas dénaturer les règlements en vigueur des Parties contractantes.
2. Les «définitions communes» doivent être élaborées d'un point de vue technique et ne doivent pas nécessairement renvoyer à des systèmes sociaux tels que la fiscalité ou le permis de conduire, par exemple.
3. Seules les «définitions communes» des termes fondamentaux permettant de définir les catégories et les caractéristiques des véhicules, inévitablement employées dans la formulation des règlements de sécurité, doivent être établies en tenant compte des définitions en vigueur des Parties contractantes et des normes internationales pertinentes.
4. Des méthodes d'élaboration des «définitions communes» doivent être mises au point.

Les membres de la deuxième réunion du Groupe sur les tâches communes ont initialement émis des avis divergents, en particulier sur la directive n° 2 ci-dessus, en ce qui concerne le point de savoir si les catégories de véhicules destinées aux rtm devraient ou non concorder avec la classification des véhicules employée pour la fiscalité, les assurances et les autres systèmes sociaux dans les différents pays. Il a finalement été décidé que le GRSG établirait les catégories de véhicules pour les rtm en adoptant un point de vue technique, indépendant de tout système social, principalement parce qu'il était difficile de rendre compte des différents systèmes sociaux dans tous les pays. Quant aux masses et dimensions des véhicules, les éléments devant faire l'objet de définitions ont été choisis et les membres ont unanimement accepté de commencer à examiner les définitions communes des masses et des dimensions des véhicules à la prochaine réunion. En ce qui concerne les catégories de véhicules, il a été décidé, après avoir débattu sur la base d'un récapitulatif des données établi

par le Japon, de poursuivre à la prochaine réunion l'examen des éléments devant faire l'objet de définitions.

Avant la tenue de la troisième réunion du Groupe sur les tâches communes, un groupe restreint s'est réuni à Tokyo dans le but d'établir un tableau présentant les avantages et les inconvénients des diverses classifications des véhicules. Ont assisté à cette réunion le Canada, le Japon, l'ancien Président du GRSG, l'OICA et l'IMMA. Le Gouvernement canadien a déclaré qu'il ne serait pas nécessaire de définir des catégories de véhicules lorsque celles-ci figuraient parmi les conditions d'épreuve. L'OICA a au contraire préconisé la définition précise des catégories de véhicules pour éviter que les pays n'interprètent celles-ci diversement. Les membres du groupe restreint ont souscrit à l'avis de l'OICA en faveur de l'établissement de définitions communes des catégories de véhicules.

La troisième réunion du Groupe sur les tâches communes s'est tenue les 8 et 9 octobre 2001. Le Japon et l'OICA y ont présenté des projets sur les définitions communes des masses et dimensions des véhicules. Les éléments minimaux nécessaires ont été adoptés conformément aux directives. De nombreux pays ont donné leur avis sur les catégories de véhicules.

La République tchèque s'est déclarée en faveur de la proposition de classement des véhicules en véhicules de transport de personnes et en véhicules utilitaires, les véhicules de transport de personnes étant encore subdivisés en voitures particulières, petits autobus et grands autobus suivant leur masse totale en charge (MTC) (masse des autobus supérieure ou égale à 3,5 t), les véhicules utilitaires étaient également subdivisés en véhicules petits, moyens et grands en fonction de leur MTC. Le Japon a approuvé le plan visant à classer les véhicules en véhicules de transport de personnes et en véhicules utilitaires selon le nombre de voyageurs, les véhicules utilitaires étant encore subdivisés en véhicules petits et grands suivant leur MTC. L'OICA a formulé des observations très semblables à celles du Japon, mais, en ce qui concerne les véhicules utilitaires, approuvé le plan visant à les classer en véhicules petits, moyens et grands, conformément à leur MTC. Le Canada a fait observer que les véhicules ne devraient pas être définis par catégories mais uniquement en fonction des caractéristiques de leurs paramètres, les détails étant définis dans des rtm distincts.

Les membres ont examiné ces observations et ont abouti à un consensus provisoire, pour définir les véhicules au moyen d'un nombre minimal de prescriptions requises. Il a été décidé de créer les catégories des voitures particulières, des autobus et des véhicules utilitaires, ceux-ci étant encore subdivisés en sous-catégories de véhicules petits, moyens et grands. Ce consensus correspondait à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3). Les membres sont aussi convenus que le Japon, en collaboration avec l'OICA, élabore un projet combiné sur les définitions communes des catégories de véhicules, leur masse et leurs dimensions avant janvier 2002.

Afin de commencer l'examen préalable du projet du Japon avant la tenue de la quatrième réunion du Groupe de travail sur les tâches communes, une réunion préliminaire a été organisée à Ottawa le 4 avril 2002. Y ont participé l'Allemagne, le Canada, les États-Unis d'Amérique, le Japon, l'OICA et l'IMMA. Des exemplaires du projet établi par le Japon ont été distribués aux membres avant cette réunion et des observations émanant du Canada, de la France, de la Hongrie et des Pays-Bas ont été reçues. En tenant compte de

ces observations, le Japon a élaboré un texte soumis pour examen à la réunion préliminaire d'Ottawa.

Les mesures prises en réponse aux principales observations sont énumérées ci-après:

La Hongrie a proposé de préciser l'objectif des tâches communes, de définir les «véhicules spéciaux» comme appartenant à une autre catégorie, et de mieux définir la «masse utile». Une disposition définissant les «véhicules spéciaux» a été insérée dans les règlements individuels des Parties contractantes.

Les Pays-Bas ont proposé de définir plus précisément la «masse à vide» et d'éclaircir la question de savoir où il fallait définir la masse totale en charge (MTC) et la masse totale en charge techniquement admissible (MTA). Le projet a été modifié à cet effet.

La France a formulé des observations concernant la définition des places assises ainsi que la définition supplémentaire de la MTA. Les membres ont finalement décidé unanimement de définir les places assises en fonction du nombre d'ancrages des sièges. Les participants à la réunion ont adopté la proposition française relative à la MTA.

Le Japon a proposé de se renseigner encore sur la désignation des catégories et sur la façon de définir le nombre de voyageurs au moyen d'une formule mathématique. En ce qui concerne les noms des catégories, le projet a été adopté faute de noms plus appropriés. Une formule permettant de calculer le nombre de voyageurs a été introduite.

Le Canada a proposé de clarifier les définitions des masses et des dimensions. Le projet a été modifié en ce sens.

En ce qui concerne les principales observations, les conclusions et justifications sont les suivantes:

À la réunion préliminaire d'Ottawa, les participants ont adopté la proposition d'amendement présentée par le Japon, à l'exception des points suivants dont l'examen a été reporté à la quatrième réunion du Groupe sur les tâches communes: a) la catégorie serait-elle désignée par des chiffres ou par un acronyme? b) pouvait-on admettre que les Parties contractantes proposent en sus de la limite de 3,5 t une ou plusieurs autres limites de subdivision en sous-catégories de véhicules utilitaires pour des motifs de protection de l'environnement ou de sécurité? c) pouvait-on supprimer la limite de 7,5 t? d) pouvait-on introduire une définition commune des places assises de manière à clarifier la capacité des véhicules en voyageurs assis?

En ce qui concerne les dimensions des véhicules, bien que les membres aient eu des avis divergents sur la question de savoir s'il fallait tenir compte des feux, des pneumatiques et des autres composants fixés sur la carrosserie, il a été décidé d'introduire aussi bien les dimensions «hors-tout» que les dimensions «structurales» puisque deux types de rtm seraient élaborés, l'un fondé sur les dimensions extrêmes des véhicules et l'autre sur les dimensions correspondant aux parois externes du véhicule. Ces dimensions ont été définies en tenant compte des normes ISO.

La quatrième réunion du Groupe sur les tâches communes s'est tenue les 29 et 30 avril 2002. À la suite des résultats de la réunion préliminaire d'Ottawa, un accord est intervenu sur le projet, sauf en ce qui concerne cinq questions non résolues. Il a été décidé de créer un groupe restreint chargé d'examiner les questions en suspens énumérées ci-après. Le Groupe a décidé que la catégorie 1 correspondrait aux véhicules de transport des voyageurs, la catégorie 2 aux véhicules utilitaires et la catégorie 3 aux véhicules à deux roues.

Questions en suspens:

- 1) Sous-catégories de la catégorie 2 en fonction de la masse;
- 2) Capacité minimale de charge pour la catégorie 2;
- 3) Places assises déterminant le nombre de voyageurs;
- 4) Définition d'un véhicule spécial;
- 5) Définition d'un motorcycle.

À la réunion du groupe restreint qui a suivi, on a pu aboutir à un consensus au sujet des questions 2), 4) et 5) ci-dessus; toutefois, les questions 1) et 3) n'ont pas pu être résolues et elles ont été renvoyées à la réunion finale du Groupe sur les tâches communes.

La cinquième réunion du Groupe sur les tâches communes s'est tenue les 15 et 16 octobre 2002. Les débats ont principalement porté sur les questions restantes 1) et 3) et sur une nouvelle question relative aux véhicules à deux roues. Les résultats ont été les suivants:

- 1) Places assises

Aux États-Unis d'Amérique, dans l'Union européenne et au Japon, les définitions des places assises sont différentes. Bien que le Japon et l'Union européenne aient proposé de définir les places assises en fonction du nombre de points d'ancrage des ceintures de sécurité, les États-Unis d'Amérique ont fait observer que cette méthode ne permettait pas de déterminer le nombre de voyageurs sur une banquette. Il a été examiné une autre définition du nombre de places assises en fonction de la largeur de la banquette. Les trois Parties n'ont cependant pas réussi à se mettre d'accord. Il a été décidé de suspendre le débat sur cette question en attendant qu'un rtm se rapportant aux sièges soit élaboré. Puisque les places assises pourraient servir à définir une catégorie de véhicules, il a été décidé pour l'instant qu'elles ne seraient comptées que lorsque les sièges sont ancrés. En ce qui concerne le nombre de voyageurs sur une banquette, il est possible qu'un véhicule soit classé dans des catégories différentes selon la définition de la capacité en places assises des banquettes. Le groupe est d'avis que, puisque les constructeurs de véhicules vont très probablement essayer d'être en conformité avec les règlements les plus stricts afin d'exporter vers un nombre de pays aussi grand que possible, on ne devrait pas rencontrer de problèmes, même si la définition des places assises reste en attente.

2) Limites de subdivision de la catégorie 2

Les débats ont porté sur la normalisation des limites (3,5 t dans l'Accord de 1958 et 3,9/4,5 t (8 500/10 000 livres) dans les règlements des États-Unis d'Amérique), mais le Groupe sur les tâches communes n'a pas réussi à justifier d'un point de vue technique l'harmonisation nécessaire. Il a donc été décidé que l'établissement des limites interviendrait plus tard à l'occasion de l'élaboration de rtm spécifiques et serait fondé sur des raisons techniques. Afin que le nombre de limites n'augmente de façon excessive, le Président a proposé que la ou les limites futures soient définies à partir de 3,5 ou 4,5 t pour les règlements concernant la sécurité et de 3,5 ou 3,9 t pour les règlements concernant la protection de l'environnement. En outre, il a été convenu que si une limite commune était retenue dans un certain nombre de rtm, elle pourrait constituer la limite commune officielle dans le rtm sur les définitions des véhicules.

3) Véhicules à moteur à deux ou trois roues

La vitesse maximale des véhicules a été fixée provisoirement à 50 km/h. En outre, une note serait jointe concernant cette décision, indiquant que «l'Union européenne a formulé une réserve pour complément d'étude en ce qui concerne la vitesse maximale des véhicules de la catégorie 3-1». D'autres points en suspens concernant les véhicules à deux roues ont été résolus et adoptés par les membres.

Résumé: Le Groupe sur les tâches communes a donc abouti à un consensus de principe en ce qui concerne le projet de rtm sur les définitions des véhicules. Bien que des observations émanant de l'Union européenne aient été prises en compte et que le projet ait été modifié en conséquence, la formulation du projet dans ses grandes lignes est restée inchangée afin de respecter le consensus auquel le Groupe sur les tâches communes était parvenu. Toute question qui pourrait être soulevée dans l'avenir au sujet du projet sera examinée dans un cadre nouveau.

À la cent vingt-neuvième session du WP.29 le Japon a présenté le document TRANS/WP.29/2003/17 en tant que proposition de projet de rtm. Les États-Unis d'Amérique ont ensuite présenté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/2003/51. Pour tenir compte de celle-ci, le Japon a proposé à la huitième session du Comité exécutif (WP.29/AC.3) de l'Accord de 1998 que le «rtm 0» devrait avoir le statut administratif de résolution. Le Comité a accepté le principe proposé et a décidé que le GRSG devrait réaliser les travaux techniques. Le nouveau titre concernant les tâches communes doit se lire comme suit: «Dispositions uniformes établissant les définitions et les procédures communes à employer dans les règlements techniques mondiaux (rtm 0)». Le texte doit être mis au point au regard de l'Accord de 1998 relatif à l'établissement des règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et aux pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues.

Eu égard à ce qui précède, le Japon présente le document TRANS/WP.29/2003/17/Rev.1 à la cent trente et unième session du WP.29. En outre, le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10 a été révisé en fonction de ce texte. À sa quatre-vingt-cinquième session, le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10/Rev.1 en espérant que le WP.29 et l'AC.3 l'adoptent en tant que Résolution d'ensemble.

Le Gouvernement du Japon estime que la réussite de l'harmonisation des définitions des catégories, des masses et des dimensions des véhicules contribuera à faire avancer les rtm et encouragera leur élaboration et leur adoption par les Parties contractantes. Les rtm faciliteront la distribution, au niveau des Parties contractantes, de véhicules satisfaisant aux prescriptions harmonisées en matière de performance, et permettront de simplifier le travail et de réduire les coûts de conception et de production des véhicules.

* * *

B. DISPOSITIONS UNIFORMES ÉTABLISSANT LES DÉFINITIONS ET PROCÉDURES COMMUNES À EMPLOYER DANS LES RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX (rtm 0)

1. PORTÉE

1.1 Le présent document contient les définitions des termes, procédures et formats communs à employer dans les règlements techniques mondiaux (rtm), qui s'appliquent à tous les véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et aux pièces visés par l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et aux pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (ECE/TRANS/132).

1.2 Les définitions des termes, procédures et formats communs dans le présent document ne doivent pas nécessairement être employées dans les règlements techniques de toutes les Parties contractantes concernant les véhicules.

2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

2.1 Lorsque les Parties contractantes à l'Accord de 1998 appliquent les dispositions d'un quelconque rtm, l'application de ce rtm doit être conforme aux dispositions de la présente résolution.

2.2 Les Parties contractantes peuvent continuer à appliquer leurs définitions et leurs procédures nationales ou régionales en vigueur pour les sous-catégories de véhicules, dans le cadre des catégories définies dans la présente résolution et à titre de dérogation à l'application des rtm.

2.3 En élaborant de nouveaux rtm ou en les modifiant, les Parties contractantes à l'Accord de 1998 doivent directement employer la même définition que celle qui est prescrite dans le présent rtm 0, et utiliser le même langage dans tous les rtm.

2.4 Quand, au cours de l'élaboration de nouveaux rtm ou de rtm modifiés, le besoin se fait sentir de créer de nouvelles définitions ou procédures susceptibles d'être employées dans plusieurs rtm, il conviendra d'examiner la possibilité de les insérer dans le présent rtm 0.

2.4.1 Les amendements au rtm 0 doivent être uniformes à la procédure prescrite au paragraphe 6.4 de l'article 6 de l'Accord de 1998.

2.4.2 La Partie contractante qui propose d'amender le rtm 0, doit aussi présenter les propositions d'amendement se rapportant aux définitions figurant dans tous les rtm actuellement en vigueur.

2.5 Sauf indication contraire, toute unité de mesure, et tout symbole associé à laquelle il est fait renvoi dans un rtm, doit être une unité SI conforme à la norme ISO 1000:1992.

3. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

- 3.1 Dans les rtm, les renvois aux définitions générales doivent être conformes à l'annexe 1.
- 3.2 Dans les rtm, les renvois aux catégories de véhicules doivent être conformes à l'annexe 2.
- 3.3 Dans les rtm, les renvois aux masses des véhicules doivent être conformes à l'annexe 3.
- 3.4 Dans les rtm, les renvois aux dimensions des véhicules doivent être conformes à l'annexe 4.

4. APPLICATION

Si, en raison des définitions dans le présent rtm 0, certains véhicules d'une gamme de modèles produits par un constructeur appartiennent à une catégorie tandis que d'autres appartiennent à une autre catégorie, ou à différentes sous-catégories de celles-ci, le constructeur peut choisir, séparément pour chacun des rtm, soit d'appliquer à chaque modèle de la gamme la prescription qui correspond à sa catégorie, soit d'appliquer à tous les véhicules de la gamme des prescriptions plus strictes.

Annexe 1

DÉFINITIONS GÉNÉRALES

1. Par «véhicule à moteur», on entend tout véhicule autopropulsé conçu et construit pour être utilisé sur la route et ayant au moins deux roues;
 2. Par «remorque», on entend tout véhicule non autopropulsé, conçu et construit pour être remorqué par un véhicule à moteur;
 3. Par «véhicule», on entend tout véhicule à moteur ou toute remorque;
 4. Par «combinaison de véhicules», on entend tout ensemble constitué d'un véhicule à moteur attelé à une ou plusieurs remorques;
 5. Par «véhicule articulé», on entend tout véhicule composé de plusieurs segments rigides qui s'articulent l'un par rapport à l'autre; les compartiments voyageurs de chaque segment communiquent entre eux de manière à permettre la libre circulation des voyageurs; les segments rigides sont reliés de façon permanente et ne peuvent être disjoints que par une opération nécessitant des installations que l'on ne trouve normalement que dans un atelier;
 6. Par «véhicule incomplet», on entend tout véhicule qui doit encore traverser une phase d'achèvement au moins avant de pouvoir remplir les objectifs pour lesquels il a été conçu et construit;
 7. Par «véhicule complet», on entend tout véhicule qui, afin de pouvoir remplir les objectifs pour lesquels il a été conçu et construit, ne doit plus traverser que des opérations de finition mineures, telles que la peinture.
-

Annexe 2

CLASSIFICATION DES VÉHICULES

En vue de l'application des rtm, les véhicules doivent être classés selon les caractéristiques de leur conception et de leur construction.

1. VÉHICULES À MOTEUR AYANT AU MOINS QUATRE ROUES

1.1 Par «véhicule de la catégorie 1», on entend un véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, conçu et construit principalement pour le transport d'une ou de plusieurs personnes.

1.1.1 Par «véhicule de la catégorie 1-1», on entend un véhicule de la catégorie 1 comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum. Un véhicule de la catégorie 1-1 ne peut transporter de voyageurs debout.

1.1.2 Par «véhicule de la catégorie 1-2», on entend un véhicule de la catégorie 1 conçu pour le transport, outre du conducteur, de plus de huit voyageurs, qu'ils soient assis ou debout.

1.2 Par «véhicule de la catégorie 2», on entend un véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, conçu et construit principalement pour le transport de marchandises. Cette catégorie comprendra aussi:

- i) Des engins de traction;
- ii) Des châssis conçus expressément pour être munis d'un équipement spécial.

1.3 Afin de déterminer si un véhicule doit être considéré comme appartenant à la catégorie 1 ou à la catégorie 2, il convient, aux fins de l'application des rtm, d'employer les critères suivants dans les cas où il n'est pas immédiatement évident qu'un véhicule appartienne à la catégorie 1 ou à la catégorie 2:

1.3.1 Si un véhicule satisfait à l'ensemble des conditions suivantes:

$$P - (M + N \times 68) > N \times 68,$$

$$N \leq 6 \text{ et}$$

la masse utile telle qu'elle est définie au paragraphe 7 de l'annexe 3 dépasse 150 kg, celui-ci est réputé appartenir à la catégorie 2.

Dans tous les autres cas, le véhicule est réputé appartenir à la catégorie 1.

Ici,

P = la masse totale en charge du véhicule telle qu'elle est définie au paragraphe 4 de l'annexe 3.

M = la masse en ordre de marche telle qu'elle est définie au paragraphe 3 de l'annexe 3.

N = le nombre maximal de places assises et debout simultanées, abstraction faite du siège du conducteur.

1.3.2 S'il existe un ancrage pour un siège amovible, ce siège doit être pris en compte pour déterminer le nombre de places assises et la masse utile. Par place assise, on entend tout siège séparé ou toute partie d'une banquette, destinée à l'assise d'une personne.

1.3.3 Jusqu'à l'entrée en vigueur d'un rtm s'appliquant aux sièges, les Parties contractantes peuvent employer leurs propres critères pour décider du nombre de places assises.

1.4 Par «véhicule spécial», on entend un véhicule dont les caractéristiques sont les mêmes que celles d'un véhicule de la catégorie 1 ou 2 et qui assure une fonction spéciale nécessitant un agencement spécial de la carrosserie et/ou des équipements spéciaux. Les caractéristiques semblables à celles d'un véhicule de la catégorie 1 ou 2 relèvent du rtm y relatif.

La définition et les prescriptions concernant les parties spéciales du véhicule doivent faire l'objet d'une décision de chacune des Parties contractantes où le véhicule est immatriculé.

2. VÉHICULES À MOTEUR AYANT DEUX OU TROIS ROUES

2.1 Par «véhicule de la catégorie 3», on entend un véhicule à moteur ayant deux ou trois roues, conçu et construit pour le transport de personnes et/ou de marchandises.

2.1.1 Par «véhicule de la catégorie 3-1: cyclomoteur à deux roues», on entend un véhicule à deux roues dont le moteur, s'il s'agit d'un moteur thermique, a une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ et, quel que soit le moyen de propulsion, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 50 km/h¹.

2.1.2 Par «véhicule de la catégorie 3-2: cyclomoteur à trois roues», on entend un véhicule à trois roues, quelle qu'en soit la disposition, dont le moteur, s'il s'agit d'un moteur thermique, a une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ et, quel que soit le moyen de propulsion, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 50 km/h.

2.1.3 Par «véhicule de la catégorie 3-3: motocycle à deux roues», on entend un véhicule à deux roues dont le moteur, s'il s'agit d'un moteur thermique, a une cylindrée dépassant 50 cm³ ou, quel que soit le moyen de propulsion, dont la vitesse maximale par construction dépasse 50 km/h.

2.1.4 Par «véhicule de la catégorie 3-4: tricycle», on entend un véhicule à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian, dont le moteur, s'il s'agit

¹ La Commission européenne a formulé une réserve pour complément d'étude en ce qui concerne la vitesse maximale des véhicules de la catégorie 3-1.

d'un moteur thermique, a une cylindrée dépassant 50 cm³ ou, quel que soit le moyen de propulsion, dont la vitesse maximale par construction dépasse 50 km/h.

2.1.5 Par «véhicule de la catégorie 3-5: motorcycle avec side-car», on entend un véhicule à trois roues asymétriques par rapport au plan longitudinal médian dont le moteur, s'il s'agit d'un moteur thermique, a une cylindrée dépassant 50 cm³ ou, quel que soit le moyen de propulsion, dont la vitesse par construction dépasse 50 km/h.

3. REMORQUES (Y COMPRIS SEMI-REMORQUES)

À préciser.

Annexe 3

MASSES

Aux fins des règlements techniques mondiaux, les définitions suivantes s'appliquent:

1. Toutes les masses doivent être exprimées en kilogrammes (kg).
2. Par «masse à vide», on entend la masse à vide nominale d'un véhicule complet, déterminée au moyen des critères suivants:
 - 2.1 Masse du véhicule avec carrosserie et tous les équipements fixés en usine, les équipements électrique et auxiliaire nécessaires au fonctionnement normal du véhicule, y compris les liquides, les outils, l'extincteur, les pièces de rechange habituelles, les cales et la roue de secours, s'ils en font partie.
 - 2.2 Le réservoir de carburant doit être rempli à au moins 90 % de sa capacité nominale, tandis que les autres systèmes contenant des liquides (à l'exception de ceux qui sont destinés aux eaux usées) doivent être remplis à 100 % de la capacité indiquée par le constructeur.
3. Par «masse en ordre de marche», on entend la masse nominale d'un véhicule, déterminée au moyen des critères suivants:

Somme de la masse du véhicule à vide et de la masse du conducteur. La masse du conducteur est déterminée conformément au paragraphe 6.1 ci-après.

Pour les véhicules de la catégorie 1-2, il doit être tenu compte des convoyeurs supplémentaires pour lesquels des places assises sont prévues, leurs masses étant égales à celle du conducteur et étant incorporées de la même manière que celle-ci.
4. Par «masse totale en charge», on entend la masse maximale du véhicule tracteur entièrement chargé sans remorque, selon ses caractéristiques de construction et de conception, qui sont indiquées par le constructeur. Elle doit être inférieure ou égale à la somme des capacités maximales des essieux (groupes d'essieux).
5. Par «masse totale roulante» d'un véhicule à moteur, on entend la masse maximale techniquement admissible de la combinaison de véhicules chargés, qui est indiquée par le constructeur du véhicule tracteur.
6. Masse des occupants
 - 6.1 Par «masse du conducteur», on entend la masse nominale d'un conducteur, égale à 75 kg (dont 68 kg pour la masse de l'occupant du siège et 7 kg pour la masse des bagages, conformément à la norme ISO 2416-1992).

- 6.2 Par «masse d'un voyageur», on entend la masse nominale d'un voyageur, égale à 68 kg, sauf:
- Pour les véhicules de la catégorie 1-1, où il faut prévoir que chaque voyageur possède en outre un bagage de 7 kg qui est placé dans le ou les compartiments à bagages, conformément à la norme ISO 2416-1992;
- Pour les véhicules de la catégorie 1-2 non conçus pour le transport de voyageurs debout, où il faut prévoir que chaque voyageur possède en outre un bagage à main de 3 kg.
7. Par «masse utile», on entend la capacité de transport de marchandises du véhicule, égale à la valeur obtenue en soustrayant la masse du véhicule à vide et les masses du conducteur et des voyageurs de la masse totale en charge du véhicule.
8. Par «masse maximale tractable», on entend la masse maximale susceptible d'être remorquée par un véhicule, telle qu'elle est définie par le constructeur de véhicules.
9. Par «capacité maximale d'un essieu (groupe d'essieux)», on entend la masse admissible correspondant à la masse maximale transportée par l'essieu (le groupe d'essieux), telle qu'elle est définie par le constructeur de véhicules, et ne dépassant pas les spécifications du fabricant d'essieux. La capacité maximale d'un essieu (groupe d'essieux) doit être inférieure ou égale à la somme des capacités maximales des pneumatiques.
10. Par «capacité maximale d'un pneumatique», on entend la masse admissible correspondant à la masse maximale transportée par le pneumatique, telle qu'elle est définie par le constructeur de véhicules, et ne dépassant pas les spécifications du fabricant de pneumatiques.
-

Annexe 4

DIMENSIONS

Toutes les dimensions doivent être déterminées à partir de la masse du véhicule à vide

Aux fins des règlements techniques mondiaux, les définitions suivantes s'appliquent:

1. Longueur du véhicule
 - 1.1 Par «longueur structurale», on entend une dimension mesurée conformément au terme n° 6.1 de la norme ISO 612-1978. Outre les dispositions de cette norme, il convient, lors de la mesure de la longueur structurale du véhicule, de ne pas tenir compte des équipements suivants:
 - Essuie-glaces et lave-glaces;
 - Plaques d'immatriculation avant ou arrière;
 - Scellés des douanes et leur protection;
 - Dispositifs de fixation du ou des systèmes de retenue de la charge/de la ou des bâches et leur protection;
 - Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;
 - Miroirs et autres dispositifs destinés à la vision indirecte;
 - Équipements d'aide à la marche arrière;
 - Tuyaux de prise d'air;
 - Butées réglables pour éléments démontables de la carrosserie;
 - Marchepieds et mains courantes;
 - Protections en caoutchouc et équipements similaires;
 - Plates-formes de levage, rampes d'accès et équipements similaires en ordre de marche, ne dépassant pas 300 mm;
 - Dispositifs d'attelage et dispositifs de remorquage destinés au dépannage pour les véhicules à moteur;
 - Dispositifs de prise de courant des trolleybus, en positions relevée et rétractée;
 - Pare-soleil extérieurs;
 - Déфлекteurs démontables;
 - Tuyaux d'échappement.

- 1.2 Par «longueur hors-tout», on entend une dimension qui inclut les équipements susmentionnés au paragraphe 1.1.
2. Largeur du véhicule
- 2.1 Par «largeur structurale», on entend une dimension mesurée conformément au terme n° 6.2 de la norme ISO 612-1978. Outre les dispositions de cette norme, il convient, lors de la mesure de la largeur structurale du véhicule, de ne pas tenir compte des équipements suivants:
- Scellés des douanes et leur protection;
 - Dispositifs de fixation de la bâche et leur protection;
 - Dispositifs témoins des défaillances des pneumatiques;
 - Éléments saillants souples d'un système antiprojection d'eau;
 - Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;
 - Pour les autobus, rampes d'accès, plates-formes de levage et équipements similaires arrimés;
 - Rétroviseurs et autres dispositifs destinés à la vision indirecte;
 - Indicateurs de la pression des pneumatiques;
 - Marches rétractables;
 - Renflement de la paroi des pneumatiques juste au-dessus du point de contact avec le sol;
 - Pour les autobus guidés, accessoires latéraux externes de guidage;
 - Passerelles;
 - Élargissement des garde-boue démontables.
- 2.2 Par «largeur hors-tout», on entend une dimension qui inclut les équipements susmentionnés au paragraphe 2.1.
3. Hauteur du véhicule
- 3.1 Par «hauteur structurale», on entend une dimension mesurée conformément au terme n° 6.3 de la norme ISO 612-1978. Outre les dispositions de cette norme, il convient, lors de la mesure de la hauteur structurale du véhicule, de ne pas tenir compte des équipements suivants:
- Antennes;
 - Dispositifs de prise de courant, en position relevée.

Pour les véhicules équipés d'un dispositif de levage des essieux, il faut tenir compte de l'effet de ce dispositif.

- 3.2 Par «hauteur hors-tout», on entend une dimension qui inclut les équipements susmentionnés au paragraphe 3.1.
4. Par «empattement», on entend la distance entre les lignes perpendiculaires abaissées sur le plan longitudinal médian (du véhicule) par les points précédemment définis A et B correspondant à deux roues consécutives du véhicule, conformément au terme n° 6.4 de la norme ISO 612-1978.
5. Par «voie» correspondant à un essieu réel ou imaginaire, on entend la somme des deux distances AH et BH en rapport avec les deux roues reliées à cet essieu, ces distances étant celles entre les points A et B définis au paragraphe 5 et le plan longitudinal médian (du véhicule), conformément au terme n° 6.5 de la norme ISO 612-1978.
6. Par «porte-à-faux avant», on entend la distance entre le plan vertical passant par les centres des roues avant et le point le plus en avant du véhicule, en tenant compte des crochets d'attelage, de la plaque d'immatriculation, etc., et de toute partie fixée de façon rigide au véhicule, conformément au terme n° 6.6 de la norme ISO 612-1978.
7. Par «porte-à-faux arrière», on entend la distance entre le plan vertical passant par les centres des roues arrière et le point le plus en arrière du véhicule, en tenant compte des attaches de remorquage, si elles sont montées, de la plaque d'immatriculation, etc., et de toute partie fixée de façon rigide au véhicule, conformément au terme n° 6.7 de la norme ISO 612-1978.
